

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

28-29 | 2003

Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire

Les représentations du travail chez les cheminots des ateliers de Chambéry : les figures de l'artisan- compagnon, de l'ouvrier et de l'opérateur

*Railwaymen's representations of work in Chambéry workshops: types of the
craftsman-companion, the worker and the operator*

Philippe Charrier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1759>

DOI : 10.4000/rhcf.1759

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 169-189

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Philippe Charrier, « Les représentations du travail chez les cheminots des ateliers de Chambéry : les figures de l'artisan-compagnon, de l'ouvrier et de l'opérateur », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 19 décembre 2014, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1759> ; DOI : 10.4000/rhcf.1759

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Tous droits réservés

Les représentations du travail chez les cheminots des ateliers de Chambéry : les figures de l'artisan-compagnon, de l'ouvrier et de l'opérateur

Railwaymen's representations of work in Chambéry workshops: types of the craftsman-companion, the worker and the operator

Philippe Charrier

- 1 Cet article prend appui sur une partie d'une thèse de sociologie sur les cheminots¹. Afin de préciser mon propos, il convient de revenir brièvement sur les objectifs et la problématique que j'ai développés. Il s'agissait de faire émerger les figures et les représentations propres à cette profession, autrement dit un *imaginaire professionnel structuré de manière à devenir une des bases de la cohésion que l'on rencontre chez les cheminots*. Quand s'est posée la question des terrains d'investigation susceptibles de rendre compte de cet imaginaire professionnel « en acte », nous avons songé à la population la moins visible et sans doute la moins connue de ce groupe professionnel, c'est-à-dire les agents des ateliers. Sachant que, dans la région du Dauphiné et de la Savoie, les ateliers de Chambéry étaient les plus importants, notre choix s'est porté logiquement sur cet établissement. Soulignons aussi que l'objet d'observation défini – à savoir l'utilisation des objets techniques et les rapports qu'entretiennent les agents avec ceux-ci – était plus facile à atteindre avec une concentration dans un même espace d'agents SNCF, que par un recueil de données auprès de cheminots exerçant dans des conditions hétérogènes. Notre observation s'est donc déroulée sur les lieux de travail des agents d'entretien du matériel de Chambéry réalisant des tâches de réparation et de maintenance du matériel roulant.
- 2 J'ai dû obtenir les autorisations nécessaires pour effectuer cette observation². J'ai passé un mois sur place, au rythme des journées de travail. Pendant ce temps, j'ai pu observer à mon gré les cheminots dans les différents lieux des ateliers.

- 3 Avant d'entrer dans le vif du sujet, intéressons-nous de plus près à cet établissement. Dans l'encadré qui suit, nous exposons brièvement la division fonctionnelle des activités à l'EMR³.
- 4 Je me suis concentré sur les deux ateliers qui existent sur le site de Chambéry, à savoir un atelier consacré à la maintenance du matériel roulant et un autre en charge de la maintenance des voitures. J'ai donc adopté une démarche visant à observer le cheminot sur son lieu de travail, une démarche proche de l'ethnographie. Pour plus de clarté, le schéma présente l'organisation spatiale du travail à l'EMR (fig. 1). Les figures de l'artisan-compagnon, de l'ouvrier et de l'opérateur

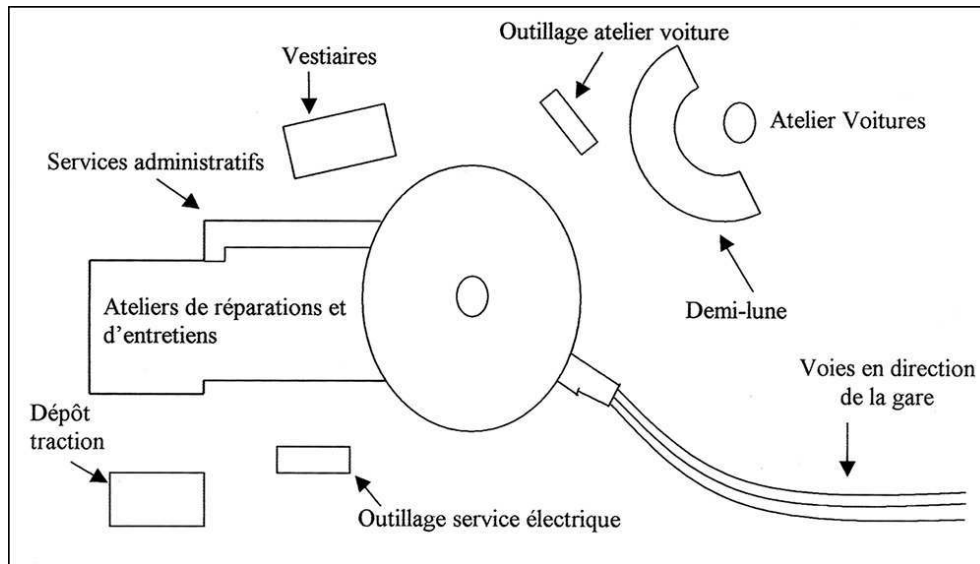
L'EMR de Chambéry : division fonctionnelle du travail

L'EMR de Chambéry : division fonctionnelle du travail

L'EMR de Chambéry est scindé en deux pôles, l'un traitant de la maintenance du matériel roulant et l'autre de la régulation de la circulation des trains. Nous avons observé les cheminots du premier pôle, à savoir l'Unité opérationnelle « Matériel roulant ». Au 1^{er} janvier 1997, cette unité avait en charge 182 locomotives et locotracteurs électriques ou Diesel et 167 voitures. Cette unité se subdivise en deux ateliers séparés en fonction des tâches à effectuer, c'est-à-dire le travail sur les engins moteurs et le travail sur les voitures. Cette distinction se retrouve aussi dans l'espace, comme on peut le voir dans le schéma de l'EMR. Chacun des ateliers est segmenté en plusieurs équipes ou unités de travail. En voici la liste :

Atelier « Matériel moteur »	Atelier « Garage Voiture »
. Unité Mécanique	. Équipe électrique
. Unité Thermique / Freins	. Équipe bogie / caisse
. Unité Nettoyage des locomotives	. Équipe CPR, nettoyage des rames
. Unité Dépannage des installations électriques	. Équipe mécanique / frein
. Unité Appareillage	
. Unité Travaux divers, manutention, outillage, soudure.	

Figure 1. Schéma de l'organisation spatiale du travail à l'EMR de Chambéry.



- 5 L'objectif poursuivi tout au long de cette expérience de terrain était de savoir si l'on pouvait formaliser les représentations des rapports des agents aux techniques à partir des observations recueillies. À ce titre, on peut dire dès à présent qu'il coexiste trois grands ensembles produits et reproduits dans ce cadre de travail. On peut les nommer comme suit : l'artisan-compagnon, l'ouvrier et l'opérateur. En plus de la présence de ces trois figures, celles-ci sont reliées par une logique « d'accumulation de connaissances » ou de « sédimentation des savoirs ».
- 6 L'objectif poursuivi tout au long de cette expérience de terrain était de savoir si l'on pouvait formaliser les représentations des rapports des agents aux techniques à partir des observations recueillies. À ce titre, on peut dire dès à présent qu'il coexiste trois grands ensembles produits et reproduits dans ce cadre de travail. On peut les nommer comme suit : l'artisan-compagnon, l'ouvrier et l'opérateur. En plus de la présence de ces trois figures, celles-ci sont reliées par une logique « d'accumulation de connaissances » ou de « sédimentation des savoirs ».

La figure de l'artisan-compagnon

Le cheminot maître des ses objets

- 7 À Chambéry, nous sommes dans des ateliers comparables à bien des usines. Les outils techniques sont donc de taille industrielle. Ce monde est éloigné des dimensions de la vie quotidienne. On peut aisément observer des rapports entre les agents et les objets techniques signifiant la maîtrise des uns sur les autres. Ceci s'apparente à ce qu'avait décrit en son temps A. Touraine sous l'expression de « système professionnel de travail »⁴. Il y a à l'œuvre une volonté d'autonomie par rapport aux techniques comparable à celle revendiquée par les compagnons et par les artisans, d'où la dénomination de cette figure. Étant dans le cadre de la production industrielle, l'autonomie se manifeste plus aisément dans la relation à l'objet technique que dans la maîtrise réelle de la production. Par exemple, l'acte de ranger consciencieusement ses outils peut signifier que ces derniers

n'ont pas d'autonomie aux yeux de l'agent, puisqu'ils sont contraints à une place et à un usage.

- 8 Cette autonomie, c'est aussi le signe d'une maîtrise. Or, celle-ci est très visible dans l'engagement corporel. À titre d'illustration, un mécanicien Diesel des ateliers avait installé un moteur de locotracteur sur un support élevé, possédant l'avantage de pivoter sur un axe horizontal. Ce dispositif lui permettait d'accéder plus facilement à des endroits du moteur difficiles à atteindre si celui-ci était resté sur le châssis du locotracteur. Cela se traduit pour l'agent par moins d'efforts physiques, moins de positions délicates, moins de situations de subordination. Pour les agents dont les représentations s'accordent avec celle de l'artisan-compagnon, l'engagement corporel est certes présent, mais il maîtrise celui-ci et le protège d'une trop forte soumission à l'objet technique.
- 9 Il faut dire que dans ces ateliers il y a la possibilité de travailler seul. On comprend alors que les objets techniques et outils que ces agents ont à leur disposition sont considérés plutôt comme des prolongements de la main. L'agent entreprend tout et les objets endossent alors un statut d'aide. De plus, il n'existe pas de « mystère » de l'objet technique sur lequel il intervient, car le cheminot connaît les ressorts techniques du système. Le moteur qu'il inspecte est quasiment mis à nu : les têtes de culasses sont ouvertes, on devine les soupapes, bref rien n'est obscur à ses yeux. Le « système technique » est inerte. Tout se passe comme si seul le cheminot pouvait lui redonner la « vie ». Le mécanicien de l'exemple cité plus haut est autonome à deux titres. Premièrement, il travaille seul. Deuxièmement, il a le pouvoir de la mise en situation du moteur ; de la sorte il facilite son travail. Il peut faire pivoter le moteur à l'aide d'une manivelle située sur un des côtés du support élevé. Je l'ai observé lorsqu'il manipulait l'axe ; il montrait ostensiblement combien ce support est pratique et insistait sur l'avantage de ce dispositif pour effectuer son travail à hauteur d'homme. Le corps est pour cet agent le synonyme de prolongation de l'esprit et d'application de l'idée. Cette thématique donne à voir un cheminot sûr de son geste, sûr « de son coup ».
- 10 Cette description se rapproche de l'imaginaire des compagnons du devoir. Ces derniers accordent une grande importance aux gestes du travail. Ceux-ci sont pour eux l'expression d'une maîtrise, le sentiment de « savoir transformer son matériau et par-là même de le dominer et le vaincre au lieu de subir sa loi »⁵. Cependant, contrairement aux compagnons, chez les agents de l'EMR il ne s'agit pas toujours de transformer de la matière mais majoritairement des objets techniques déjà élaborés, ou bien des objets en mauvais état de marche⁶. Même si les outils ne sont pas forgés par eux-mêmes (comme le fait le compagnon dans l'idéal), ils doivent se distinguer⁷. La première marque de distinction est l'apposition du nom. Dans une trousse de rangement d'un agent électricien, on trouve des outils marqués du patronyme de leur propriétaire.
- 11 Alors que la plupart des machines-outils ont disparu des ateliers de réparation, il en reste quelques-unes parquées dans un enclos fermé pour des raisons de sécurité, où viennent de temps à autre un ou deux cheminots⁸. Ils forent une pièce, la meulent, la percent, la fraisent. Autre exemple, dans quelques endroits des ateliers sont disposés des établis en métal épais, munis d'un étau. Même s'il n'y a pas d'outils directement à disposition, ces tables se transforment parfois en des lieux de production. Un jour, un agent de maintenance, accompagné du soudeur, entreprirent l'élaboration d'une pièce métallique d'environ un mètre servant au mécanisme de frein d'une locomotive Diesel, à partir de la pièce originale que la rouille avait rendu inutilisable. Le soudeur, avec son chalumeau, porta à incandescence la pièce. L'autre cheminot donna la forme désirée à cette pièce

prise dans l'étau, à l'aide de quelques coups de marteau. Il était visiblement sûr de son fait. Plus tard, il forait ses deux extrémités, afin de la rendre définitivement identique à l'original.

Ce cheminot privilégie l'engagement direct et manuel

- 12 Dans cette figure, le cheminot s'engage au plus près des objets techniques. Il utilise son corps tout en le contrôlant et il engage tout son esprit à travers les connaissances qu'il possède. On se rapproche de « l'homme total » tel que le conçoivent les compagnons du devoir⁹.
- 13 Cet engagement peut être soit individuel, soit collectif. Par exemple, j'ai suivi la résolution d'une panne de convertisseur de voiture qui n'a pu aboutir qu'avec le croisement des connaissances et de l'engagement de tous les agents présents. Dans ce cas, l'expérience d'un des agents sur ce type de problème a permis au collectif de parvenir à une conclusion : « la dernière fois que l'on a eu ce genre de problème, c'était un relais en amont qui ne marchait pas. »
- 14 Toutefois, la principale forme d'engagement pour les agents qui gravitent autour de cette figure est l'intervention complète et directe. Pour eux, le travail se traduit fondamentalement dans ses aspects manuels, sans exclure pour autant toute activité de réflexion. Par exemple, un agent m'a expliqué qu'il mettait moins de temps que certains de ses collègues pour réaliser un remplacement de semelles sur une locomotive de type BB 25000. Tenant compte de sa petite taille et de ses possibilités d'engagement physique, il a étudié la manière la plus efficace de faire cette opération. Il a accumulé des connaissances pratiques où la main et le manuel (la façon de placer ses mains à l'endroit adéquat, ses pieds, ses outils, la manière de se positionner et d'effectuer ses gestes, etc.) deviennent primordiaux.
- 15 Les opérations les plus anodines (vissage-dévisage de boulons) sont un lieu fécond d'interactions manuelles et directes. Fréquemment, lorsqu'un cheminot effectue cette action, une fois le cran desserré, il utilise ses doigts pour achever de dévisser le boulon, et cela parfois au prix d'un effort. Il faut dire que ces agents ont une attention particulière aux outils et aux objets techniques. Il y a un véritable souci des objets techniques. On comprend alors que certains font attention au rangement des outils. Chaque outil a un emplacement prévu, soit par les cheminots eux-mêmes, soit déterminé par la direction¹⁰. Lorsque cette situation n'est pas respectée, la réaction est immédiate. Un jour, un agent a reproché à un jeune cheminot, plutôt estimé dans son travail, un mauvais rangement de ses outils, de surcroît, de ceux de ses collègues ; il avait disposé incorrectement une clé, provoquant des remontrances sèches de son collègue de travail plus âgé que lui. Nous avons noté que ce même cheminot prenait énormément de soin dans le nettoyage de ses outils, à chaque fin de journée. C'est du reste une attitude répandue, même si certains accordent moins de temps que lui à ce nettoyage.
- 16 Concernant les objets techniques sur lesquels les cheminots interviennent, l'attitude est différente. S'il n'y a pas de réelle prévenance à leur égard, il existe cependant un respect. Nous avons observé peu de marques de soin. Il est vrai que les locomotives sont de passage alors que les outils restent. Les outils de rechange ont un statut plus élevé, car considérés comme un plus, une nouveauté dans le système technique, par exemple les nouvelles radios de bord qu'installent progressivement les électriciens. Ils représentent

en quelque sorte la production des cheminots des ateliers. Lorsque des agents apportent une pièce de rechange il n'est pas rare de les voir la transporter dans un petit chariot.

La rhétorique du « bon travail »

- 17 Dans cette figure, le rapport à la technique est considéré comme un rapport manifestant l'acte de travail et les savoirs nécessaires à sa mise en œuvre, et en conséquence une certaine qualité du travail. Aussi l'action dans le travail demeure-t-elle un critère prégnant de jugement de l'homme, donc de l'agent. Mais, dans la production ferroviaire et plus particulièrement dans les activités de ces ateliers, il existe peu d'espaces et de temps destinés à une sorte « d'évaluation », car les relations aux objets techniques sont généralement normalisées. Toutefois, on observe deux moyens détournés pour l'effectuer. D'une part, les agents évaluent en fonction du résultat et d'autre part en relevant toutes les actions plus ou moins clandestines destinées à améliorer et à personnaliser les tâches. Mais dans tous les cas, on tend vers une vision du cheminot accomplissant correctement son travail, aussi bien dans la mise en forme que dans le résultat.
- 18 La première alternative est délicate à cerner à l'observation, dans la mesure où des luttes symboliques internes entre groupes et/ou personnes peuvent venir brouiller la réalité. On entend assez souvent des échanges entre cheminots visant à se tester réciproquement. Cela consiste à accuser le collègue de laxisme dans la réalisation de sa tâche. Il s'ensuit des échanges semblables à des passes d'armes plus ou moins longues, où chacun tente de démontrer que sa façon de faire et son résultat sont les meilleurs. Lors des discussions recueillies sur place et quelques entretiens individuels, les agents insistent souvent sur l'exigence du travail bien fait. Mais que signifie pour le cheminot, un travail bien réalisé ? Pour l'artisan et le compagnon, le travail est bien fait lorsqu'ils contrôlent la production. Or, aux ateliers, le cheminot ne produit pas réellement un objet. Il réalise une action, une tâche ; c'est à partir de cette dernière que l'on estime le « bon travail ». Pour un agent proche, dans ses pratiques et son esprit, de l'image de l'artisan-compagnon, il n'y a rien de plus exaspérant que d'être dans l'incapacité de terminer son travail ou de le voir achevé par quelqu'un d'autre. De même, ne pas finir dans les délais prescrits est un signe qui ne reflète pas le « bon travail »¹¹.
- 19 Je prends un exemple. Dans l'espace de l'équipe « gros organes », il arrive que les tâches soient si importantes qu'elles nécessitent d'immobiliser les locomotives pendant plusieurs jours. Dans cette équipe, les deux cheminots affectés à une BB 7300, dont ils changent le moteur de traction, savent que l'opération dure deux à trois jours. Ils peuvent travailler plus vite si le chef d'équipe le leur demande. Ils sont ainsi capables de moduler leur action en fonction de la demande ; ils possèdent un certain contrôle de leur tâche. Or, un jour, suite à des difficultés pour remettre en place un réducteur, un ouvrier dut stopper son travail parce que la journée était terminée. Il admit ceci avec réticence parce que sa tâche n'était pas complètement remplie. Il s'était promis de terminer avant la fin de la journée.
- 20 La seconde possibilité, pour mettre en œuvre ses connaissances et effectuer du bon travail, est d'innover et d'adapter les outils techniques à soi et à sa tâche. Comme le rapporte A. Guédez, les compagnons contemporains revendiquent l'innovation ; c'est pour eux un moyen de façonner leurs outils et de leur donner une âme¹². Le travail d'adaptation des outils est un trait important de cette image de l'artisan-compagnon. Le

cheminot construit, conçoit en fonction de besoins qu'il détermine dans sa tâche. Il peut même inventer¹³.

- 21 J'ai relevé par exemple l'idée de construire un appareil regroupant les différents outils de mesure électrique chez un agent de l'atelier voiture. En effet, dans une opération consistant à déterminer la panne de la voiture, les agents doivent mettre en place de nombreux appareils de mesures électriques encombrants, et contrôler toutes les aiguilles simultanément. Cet agent suggéra à son chef d'équipe que l'on pouvait fusionner tous ces appareils de mesure en un seul. Autre exemple, un cheminot a amputé le manche de son « cliquet », bénéficiant ainsi d'une plus grande force. Il trouve sa poignée trop longue, si bien qu'elle le gêne parfois dans ses opérations. Il coupe et élabore dans le même temps des manches métalliques supplétifs s'adaptant à la nouvelle poignée, en cas de nécessité. Ces deux adaptations lui sont personnelles mais non secrètes. L'adaptation est vécue comme une voie vers le « bon travail », parce qu'elle procure un supplément d'âme à l'outil et agit dans le sens d'un meilleur contrôle de la production.

La volonté de maîtrise de la production

- 22 Même si l'agent des ateliers est entouré de réglementations strictes et d'une division du travail, il lui reste des marges de liberté non négligeables où on ressent une volonté de maîtrise de la production, précisément dans les relations aux objets techniques. De telle sorte que l'outil se transforme en un partenaire de production, mais aussi de création.
- 23 L'activité de maîtrise de la production ne se mesure pas toujours à la quantité produite. Remplacer un moteur est une opération délicate, même si l'expérience diminue les risques. Dans ce cas, la précipitation n'est pas de mise. D'une manière générale, on peut observer que les agents de Chambéry font revivre un « système technique ». Ils remplacent les pièces usées par des neuves, puis la locomotive est remontée : elle renaît. Lors d'une GVG (grande visite générale), le schéma d'opération est sensiblement équivalent à celui que relate C. Chevandier à propos des ateliers d'Oullins¹⁴, à la différence près que le système technique de la locomotive permet d'intervenir sans pour autant démonter l'ensemble de la motrice. Néanmoins, lorsqu'elle sort des ateliers, elle est presque remise à neuf¹⁵.
- 24 Cet aspect créatif du travail est actuellement atténué par la production des machines en série – toutes semblables les unes des autres¹⁶. Toutefois, au BOT (bureau d'organisation du travail), chaque locomotive possède un dossier qui la suit tout au long de sa « vie », et retrace les différentes étapes de maintenance qu'elle a subies, ses diverses affectations en dépôt. De même, on attribue à chaque locomotive un numéro unique. Si bien que les agents proches de la figure de l'artisan-compagnon, par ce traitement individuel, ont une relation individualisée aux machines, un moyen de maîtriser l'intervention qu'ils exercent sur elles.

La figure de l'ouvrier

Un cheminot subordonné aux objets techniques

- 25 Nous avons relevé des situations où les agents étaient manifestement marqués par une dévalorisation physique. Par exemple, les nombreux passages dans les fosses les mettent dans des positions d'infériorité, même si sa tâche est d'examiner des pièces, voire de les

réparer sur place. La plupart du temps, ils ne purent faire autrement. Il s'agit d'une soumission corporelle. Mais, la subordination à l'objet technique est parfois plus subtile, notamment lorsqu'elle est liée à l'incertitude intrinsèque aux objets techniques, comme dans les tâches de vérifications et de visites. Ainsi, le cheminot peut être à la merci des « caprices » des locomotives : lors d'une fin d'après-midi, des agents de l'équipe de visite réalisaient les essais de fin de visite et s'aperçoivent que la machine ne fonctionne pas, alors que toutes les opérations s'étaient déroulées sans encombre¹⁷. Tout le travail en a été chamboulé. Des petits riens, des « grains de sables » comme nous a dit un agent, soumettent aussi le cheminot à la technique.

- 26 Ces situations de soumission induisent *a priori* l'idée que le cheminot a besoin de peu de connaissance dans son travail, et qu'il n'en produit guère. Or, il n'en est rien. Bien souvent, soumission rime avec connaissance. Pour connaître les objets techniques, il faut les fréquenter de différentes manières, non seulement en relation frontale, mais également en plongée ou contre-plongée. Dans la figure de l'artisan-compagnon, il s'agissait d'une maîtrise. Ici la situation est inverse. Le meilleur exemple est un mécanicien de moteur Diesel restant à l'intérieur de la locomotive, par un bruit infernal, pour savoir et estimer, rapidement et sûrement, si la pompe à injection qu'il venait d'installer fonctionnait correctement. Bien qu'il soit soumis à des conditions terribles de bruit, il demeure là, comme si de rien n'était, apparemment peu sensible au vacarme : la soumission est source de connaissances¹⁸. Pour connaître l'état du système (le moteur Diesel) et élaborer des critères d'estimation, le cheminot doit passer par cette soumission physique répétée. Cette dernière procure des connaissances. Nous avons vu aussi un électricien, travaillant à la mise en conformité de la radio de bord sur une BB 7400, obligé de se mettre dans une position délicate, la tête et les épaules complètement enfoncées dans le tableau de bord. C'était un moyen pour lui de repérer les fils à relier, ceux à changer, les embranchements à créer éventuellement. De plus, cette situation fit surgir des problèmes non identifiés jusque-là (problèmes de branchements, entre autres).

La souffrance

- 27 Mais l'objet technique demeure résistant, même s'il se laisse investir. Dans ces situations le corps souffre. C'est le cas de cet électricien qui a son bras ankylosé, en raison de la position prolongée, le contraignant à le tendre. L'ouvrier, c'est la figure de l'agent qui se débat physiquement ou nerveusement avec l'objet technique. Alors, la souffrance physique et nerveuse apparaît. On comprend que le cheminot peut être visiblement agacé et énervé par deux pièces du réducteur qui ne s'emboîtent pas au châssis du bogie. Néanmoins, l'ouvrier a toujours le dernier mot : « Quand c'est comme ça, il vaut mieux attendre un quart d'heure puis recommencer. » Il repose ses nerfs et ses muscles avant de réitérer l'opération. À travers cette résistance, l'agent apprend à se connaître. Lorsque la souffrance atteint son paroxysme, il entreprend parfois un retour sur ses pratiques.
- 28 Tout se passe comme si l'ouvrier utilisait cette subordination à des fins de savoirs. Comme l'a montré M. Verret, la culture ouvrière n'est pas la « culture cultivée », mais plus la « culture cultivée »¹⁹ ; elle se nourrit d'elle-même et tend avant tout à se connaître elle-même. De sorte que se soumettre à un objet technique n'est pas dévalorisant : c'est le moyen de se confronter à des réalités cognitives fortes.

La recherche de l'efficacité

- 29 L'ouvrier cheminot utilisant sa soumission en partie pour « sa propre gouverne »²⁰, Quels sens donne-t-il à celle-ci et de quelles manières en use-t-il ?
- 30 Les agents supportent mal que l'objet technique ne fonctionne pas correctement. Son efficacité perdue, le cheminot néglige l'objet technique, parce qu'il n'est plus capable de représenter les connaissances et les savoirs auxquels il est associé. Il faut souligner que la plupart de ces connaissances et savoirs sont eux-mêmes issus de la culture ouvrière, si bien qu'il s'agit d'une sorte de trahison. L'objet technique, symbole des savoirs ouvriers, doit pouvoir les restituer à tout moment²¹. Une visseuse est le réceptacle de l'efficacité désirée par l'ouvrier cheminot. Si bien que les outils ou objets techniques défectueux sont rapidement remplacés lorsque qu'ils ne fonctionnent pas correctement. Dans un établissement comme celui de Chambéry, on change facilement. Lorsque le roulement du réducteur est défectueux, c'est toute la pièce que l'on change.
- 31 Pourtant, il ne faudrait pas croire que l'ouvrier cheminot a cette attitude par désintérêt ou par « volonté de non-savoir »²². Ces pratiques et ces représentations découlent d'un sentiment double et ambigu. D'un côté les agents sont dans une quête d'efficacité mais, d'un autre côté, ils ont un sentiment de gâchis s'accompagnant de méfiance. Ils élaborent souvent une opinion sur les problèmes survenant sur telle ou telle pièce. L'efficacité se conjugue donc pour certains avec le savoir, et s'apparente à une condition *sine qua non*. Prenons l'exemple d'un cheminot travaillant dans l'unité « mécanique ». Il s'aperçoit qu'il y a de plus en plus de problèmes de fiabilité avec des roulements de type conique nouvellement installés sur les réducteurs. Les précédents (de type cylindrique) fonctionnaient plutôt bien (ils lui paraissaient plus fiables). Cette situation, dommageable pour son travail, l'a conduit à interroger un ingénieur de passage aux ateliers. Il apprendra auprès de celui-ci que le changement opéré est essentiellement dû à des ententes commerciales. L'agent accepte la situation, tout en ayant renforcé son savoir ; il sait que la qualité du roulement cylindrique est supérieure et plus efficace. C'est une connaissance certes peu utile en apparence, mais qui asseoit son savoir.
- 32 L'efficacité rime aussi avec l'économie des gestes. L'ouvrier n'est pas « encombré » par les objets techniques. Ils sont là, présents, à disposition, à portée de main, mais pas sur le corps²³, même pour des objets techniques utilisés couramment. Quant à ceux dont il se sert peu, ils sont rangés. L'essentiel est que les mains soient libres de leur mouvement, toujours prêtes à agir, à saisir l'outil.
- 33 Ce souci de l'efficacité s'inscrit enfin dans la production. Rien ne doit stationner trop longtemps. Une date de révision, prévue à l'avance, est établie pour chaque locomotive. Lorsque cette date est atteinte, elles passent quelques heures ou quelques jours dans les ateliers, pour subir leur révision puis repartir. C'est le « cycle de vie » de la machine. L'arrêt doit être le plus court possible. D'ailleurs, ce souci est encore plus marqué actuellement, compte tenu des orientations organisationnelles visant à réduire les coûts de maintenance.

L'engagement par le corps

- 34 On a beaucoup disserté et écrit sur le corps de l'ouvrier. Du prolétaire décrit par K. Marx qui n'avait que son corps à « vendre », à l'ouvrier actuel de la SNCF, les choses sont bien

différentes. Les historiens ont de tout temps relevé différents niveaux de qualification ouvrière, tout en insistant sur le rôle et la place prépondérante des ajusteurs et des tourneurs aux chemins de fer²⁴. Par exemple, dans l'équipe thermique, les deux tiers des agents ont un grade de TEN (technicien d'entretien, grade correspondant à celui de OHQ, ouvrier hautement qualifié)²⁵.

- 35 M. Verret trouve dans le corps l'acte sensible de l'ouvrier, un moyen d'appréhender le monde, notamment dans ses activités de travail²⁶. Les rapports de l'ouvrier avec les objets techniques sont loin d'être froids ; parfois le corps s'engage, souffre, jubile. Dans tous les cas il apprend ou met en scène ce qu'il a appris. De sorte que les gestes, les mises en formes corporelles d'actions productives, en rapport avec des objets techniques, sont des intermédiaires pour atteindre et repérer leurs savoirs. Dans le simple acte de visser un boulon, la violence des objets agit sur le corps. C'est une violence plus ou moins manifeste, que l'on arrive à contrôler voire à contenir ou annihiler. Il suffit de rappeler l'exemple de l'agent mécanicien cité plus haut. Peu de signes extérieurs trahissent la violence que les objets techniques lui infligent.
- 36 Cependant, au-delà de cette violence, il y a la connaissance. Il ne s'agit pas de visser à fond un écrou ou un boulon. Dans la plupart des cas, le boulon doit subir une pression suffisante mais non maximum, auquel cas apparaissent des risques de fissures, voire de ruptures. Il existe même un appareil de précision indiquant si la pression est suffisante (celui-ci étant réglé par avance à la pression désirée), mais les agents l'utilisent peu. La plupart d'entre eux ont recours au fameux « coup de main » ou au « coup d'œil ». De sorte que le corps, par l'intermédiaire de la puissance physique, devient un indicateur et une voie de connaissance. La relation corporelle à ces objets, sous la forme d'opposition, met à jour les savoirs collectifs. Contrairement à la situation du prolétaire, il arrive que le corps soit le moyen d'exprimer une certaine maîtrise (notamment dans l'engagement). Dans le cas de la clé de précision, le rejet de cet objet technique montre la prépondérance de l'homme.
- 37 Lorsqu'une relation corporelle s'engage, fréquemment, l'ensemble du corps est impliqué. Nous avons remarqué quelque chose de curieux : des mains travaillant dans la fosse, l'agent tentant d'apercevoir ce qu'il fait ou plutôt de le deviner. Ici, la connaissance est action, celles des mains, mais aussi celles des autres parties du corps. Les bras « savent » ce qu'ils doivent faire ; la vision devient presque superflue. L'ouvrier voit avec ses mains, mais aussi son torse plaqué contre le bogie. Les cheminots des ateliers apprennent à connaître autrement que par la vue ; ils sentent telle pièce, peuvent discuter pendant qu'ils travaillent sur une autre, laissant les mains et les bras agir seuls.
- 38 L'engagement physique prend parfois des aspects ludiques. Le fait de monter sur un bogie juste séparé de la caisse, alors qu'il roule encore en est une illustration. L'agent se déplace grâce au léger élan du bogie. L'utilisation du pont de levage pour se mouvoir est encore plus significative du ludisme dans l'engagement physique. Un jour, un cheminot emprunta ce pont pour déplacer sur vingt mètres environ un moteur neuf à installer sur un bogie. Au lieu de l'accompagner de la vue à partir du sol, avec la commande du pont en main, il se juche sur le moteur tout en dirigeant le déplacement de cette place. Ici, l'ouvrier exprime indirectement la connaissance qu'il a de l'objet technique et la met à son service.
- 39 Pour ces raisons, les cheminots porteurs de l'image de l'ouvrier ont une autre approche spécifique des objets techniques ferroviaires. Ces derniers font partie de leur univers

quotidien. Les cheminots ne se sentent pas petits face aux locomotives, parce qu'elles entrent aux ateliers la plupart du temps en position de faiblesse. Leur sensibilité corporelle leur permet d'estimer ces faiblesses et par là d'imposer une large maîtrise sur ces machines. Ici, le corps sensible maîtrise l'objet technique. La vision d'un ouvrier marchant quasiment debout sur le toit d'une locomotive électrique afin de vérifier l'état du paratonnerre nous paraît illustrer pleinement cette figure.

La figure de l'opérateur

- 40 La troisième figure est celle de l'opérateur, dont l'émergence est récente. De nouvelles pratiques de travail, introduites à la suite de l'évolution du travail industriel et de l'augmentation des activités de services, l'ont en partie secrétée. Les formes d'organisations planifiées conviennent de moins en moins bien aux conditions du marché des transports. En outre, l'omniprésence d'objets techniques de plus en plus sophistiqués, se substituant aux tâches effectuées jusqu'alors par le cheminot, définit de nouveaux rôles.

Le souci de l'anticipation

- 41 Chez l'opérateur, les relations objet/cheminot, agent et objet technique sont mises sur le même niveau. Ce qui compte, ce n'est pas la réalisation de la tâche comme entité, mais un processus de production assuré. L'objet et l'homme sont inclus dans ce processus (sans assimilation), d'où la représentation d'une entente bien comprise entre l'un et l'autre pôle. L'intérêt de l'agent n'est plus alors d'entrer en conflit avec ses « outils » ou bien de prendre la place de ceux-ci. Par exemple, dans l'espace du levage des caisses des locomotives, pendant près de deux ans, un des quatre vérins fonctionnait mal et de manière aléatoire²⁷. Durant cette période, même si les agents appellent le réparateur sans qu'il décèle la panne, ils ne sont pas entrés en conflit avec le vérin défectueux²⁸. Il existe une sorte d'entente réciproquement conclue entre l'homme et l'objet technique.
- 42 Au sein de cette figure, le cheminot exerce une activité de contrôle de la production et non plus de production directe. L'opérateur traduit une relation distanciée avec le lieu et l'instant réels de production. L'exemple de l'armoire de commande des vérins montre que si la distance peut être courte, elle demeure malgré tout.
- 43 Le travail du « cheminot-opérateur » est largement facilité si tout se déroule convenablement. Les agents des équipes de visite connaissent les défauts des locomotives, leurs faiblesses ; de telle sorte que chaque objet technique est considéré différemment. Ils le contrôlent, connaissent les endroits et les configurations entraînant des complications. Cette attitude leur fait gagner en efficacité et en temps de travail. L'acte de contrôle chez certains cheminots se transforme en un désir et une nécessité d'anticipation, si bien que l'agent de maintenance tente d'anticiper les pannes.

Le désengagement du corps

- 44 L'activité de service devient de plus en plus prépondérante dans la production ferroviaire. Ceci influence le rapport corporel qu'entretiennent les cheminots des ateliers avec les objets techniques ; ils ont un besoin moindre de la sensibilité et du toucher. On assiste pour certains d'entre eux à un désengagement du corps. Les cheminots sont

éloignés de l'action productive, car des objets techniques (automatismes, dispositifs électroniques) font écran entre eux et la production. Même si à Chambéry l'innovation technique concernant les outils n'est pas très forte, il n'empêche que la tendance est à un outillage prenant complètement en charge la production, notamment en terme de force. Les agents constatent alors moins de fatigue physique. Le travail ne marque plus autant le corps ; plus de stigmates, de douleurs, mais aussi, à l'inverse, plus de temps de repos ou de récupérations physiques.

- 45 L'action produite avec l'objet technique est la même. Seule la force s'est déplacée ; elle est désormais au sein de l'objet. L'interaction homme / machine n'est plus le lieu de cette force. L'équivalence entre force physique et production est complètement bouleversée. Comme l'écrit Yves Schwartz, « il n'y a plus de proportionnalité directe entre qualité de force ou habileté dépensée et valeur de la production obtenue », c'est-à-dire un déclin du travail immédiat²⁹.
- 46 L'automatisme n'élide pourtant pas les problèmes ; il les redéfinit et les déplace. L'activité se manifeste d'une autre manière, tout aussi harassante voire violente, sous la forme du stress. Par stress, il faut entendre une fatigue mentale. On le rencontre aux ateliers dans la relation tendue avec les objets techniques. Paradoxalement, si l'activité productive est éloignée physiquement de l'opérateur-cheminot, elle semble encore plus présente. Ce stress a aussi pour origine l'incertitude croissante. La modernisation des postes s'accompagne d'une complexification des actions de travail. Les connaissances immédiates et nécessaires mises à contribution dans ce cadre ne sont plus celles des savoirs approfondis du fonctionnement et de la genèse du mécanisme. Ici, ce qui est primordial, c'est de mesurer quelles conséquences entraînent l'opération de l'homme. L'apprentissage est plus basé sur des *scenarii* que sur les mécanismes de l'action³⁰.
- 47 Pour ces agents, le statut de l'objet technique se transforme. N'ayant pas entièrement perdu de vue que l'objet se substitue et redéfinit des tâches auparavant réalisées par des hommes, les « cheminots-opérateurs » le saisissent comme un relais de leur action. La tâche est théoriquement facilitée par l'objet, mais sa présence représente tout de même la production. Même si ces objets sont généralement fiables, leurs pannes, ou plus sournoisement leurs difficultés d'utilisation, leur multiplication, rappellent aux opérateurs l'activité productive.

Le souci de l'information

- 48 Le cheminot-opérateur perçoit la nécessité d'un engagement dans la communication homme / objet technique. En conséquence, lorsque le lien communicatif entre lui et l'objet technique est coupé, apparaît une inquiétude parfois même une angoisse de ne pas savoir, de ne pas posséder les données nécessaires.
- 49 Dans cet établissement, il existe une minorité d'agents dont le vécu correspond à la figure de l'opérateur : ceux travaillant au Bureau d'organisation du travail (BOT). Ils doivent tenir à jour toutes les informations nécessaires sur les machines pour décider des opérations à entreprendre dans les ateliers. Ils possèdent en outre une banque de données complète, répertoriant tous les essieux des locomotives, leur niveau d'usure, la date de leur prochaine vérification, les opérations de remise en forme du bandage réalisées. Par exemple, le chef du BOT est fier de nous expliquer ce fonctionnement, en insistant sur la possibilité de reproduire immédiatement la moindre information sur un essieu. Pour lui, sa tâche est bien un travail sur l'information en continu, consistant à

savoir dans quel état se trouve n'importe quel essieu SNCF, à tout moment. La production, à savoir des opérations de rectifications et de vérifications, se fait à quelques centaines de mètres de ce poste, l'information étant transmise par l'agent qui entre les données dans le logiciel.

- 50 L'objet technique (ici le logiciel et plus largement le réseau d'ordinateurs) est le symbole pour le cheminot d'une information qui ne connaît pas de frontières, hormis celles de l'entreprise ; d'ailleurs, ce logiciel est spécifique à la SNCF. Le « cheminot-opérateur » du BOT transforme de l'information destinée à produire. De même, au travers de l'objet l'agent possède le don d'ubiquité : il peut se déplacer sur le réseau, par l'intermédiaire des essieux (et des locomotives auxquelles ils appartiennent). Pour lui, l'espace de travail est de plus en plus large et tend donc à englober la totalité du réseau. L'objet technique devient une porte ouverte sur un champ plus large de connaissances et de responsabilités.
- 51 Le souci de l'information s'accompagne d'une relation à l'objet technique qui emprunte largement au domaine du symbolique et de l'abstrait. La distanciation aidant, l'opérateur imagine ou se représente une action productrice plus qu'il ne la réalise vraiment. C'est l'abstraction et la capacité des cheminots à la développer qui sont mises à contribution dans le cas du « cheminot-opérateur ».

Conclusion : la logique d'accumulation des connaissances ou de sédimentation des savoirs

- 52 Confrontons en conclusion ces observations avec l'hypothèse d'une cohésion sociale sous-jacente. Loin d'engendrer seulement la présence de cohésions professionnelles ou de métiers distinctes selon le temps et les individus, les ensembles de représentations forment une unité mue par une logique d'accumulation de connaissances, de savoir-faire, et des représentations du travail. Bien que certaines de ces représentations soient ancrées depuis longtemps dans la « culture cheminote », les trois ensembles ne s'excluent pas mutuellement ; ils participent tous au même moment à la cohésion professionnelle de ces « cheminots en usine ». Tout se passe comme si on découvrait un mouvement de sédimentation des représentations, allant à l'encontre de l'inscription de celles-ci dans une temporalité limitée.
- 53 La présence simultanée à l'heure actuelle des trois figures peut traduire une sorte « d'archaïsme » ou « d'anachronisme ». Or, cette conclusion peut être largement remise en cause. D'une part, cette interprétation s'inscrit dans une vision évolutionniste des savoirs. D'autre part, cela signifie que la figure de l'artisan serait alors « dépassée », une référence sans lien direct avec le travail actuel du cheminot, ce qui est loin d'être le cas comme nous l'avons montré³¹. À Chambéry, les cheminots mettent en œuvre des actions de travail liées à cette figure sans qu'aucune connotation péjorative n'émerge.
- 54 En s'accumulant, ces figures se sédimentent en une structure assez stable dans le temps. L'accumulation s'effectue à partir d'un mélange des savoirs. Ces figures sont toutes présentes, même si l'on peut nuancer selon le secteur d'activité ou les tâches effectuées le poids plus ou moins fort de chacune d'entre elles.
- 55 Les raisons qui expliquent ce phénomène sont de deux ordres : d'une part, la sédimentation est une forme de lutte contre la déqualification et, d'autre part, elle

participe à l'installation et au maintien d'une véritable culture technique reposant sur des savoirs collectifs propres à ce lieu de travail et à la profession.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

- Jean Pierre Bayard, *Le Compagnonnage en France*, Paris, Payot, 1977.
- Yves Chalas, « L'ignorance dans la vie quotidienne : la volonté de non-savoir », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 89, 1990, p. 313-338.
- Philippe Charrier, *L'Imaginaire professionnel des cheminots*, thèse de doctorat de sociologie, sous la dir. d'Alain Pessin, Grenoble, 2000.
- Christian Chevandier, *Cheminots en usine. Les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Lyon, PUL, 1993.
- Annie Guédez, *Compagnonnage et apprentissage*, Paris, PUF, 1994.
- Yvette Lucas, « Des identités ouvrières aux identités techniciennes » in J. Deniot et C. Dutheil, *Métamorphoses ouvrières*, tome 1, Paris, L'Harmattan, 1995, p. 355-360.
- Kenji Okuda, « L'ouvrier qualifié à l'ère de la mécatronique : bricoleur et artisan », *Sociologie du travail*, n° 1, 1991, p. 149-161.
- Yves Schwartz, Daniel Faïta (sous la dir. de), *L'Homme producteur. Autour des mutations du travail et des savoirs*, Paris, Éditions Sociales/Messidor, 1985.
- Alain Touraine, *La Conscience ouvrière*, Paris, Le Seuil, 1966.
- Michel Verret, *La Culture ouvrière*, Saint-Sébastien, ACL, 1988.

NOTES

1. P. Charrier, *L'Imaginaire professionnel des cheminots*, thèse de doctorat de sociologie, sous la dir. d'Alain Pessin, Grenoble, 2000.
2. Je remercie pour son aide M. Villard, alors chef de l'établissement. Institutionnellement, pour la SNCF, et l'EMR de Chambéry, j'avais le statut de stagiaire.
3. Il s'agit de la situation de l'établissement au moment de mon intervention, en 1997.
4. A. Touraine, *La Conscience ouvrière*, Paris, Le seuil, 1966, p. 52-82.
5. A. Guédez, *Compagnonnage et apprentissage*, Paris, PUF, 1994, p. 41. Voir aussi J.-P. Bayard, *Le Compagnonnage en France*, Paris, Payot, 1977.
6. J'ai cependant rencontré quelques cheminots qui effectuaient une tâche de transformation de la matière. Par exemple, dans les ateliers de réparation, il existe un soudeur, dont l'action joue directement sur la matière première : l'acier ou d'autres métaux. Ce cheminot se rapproche encore plus du compagnon. Son autonomie est flagrante, car il est un des rares agents à pouvoir intervenir dans quasiment tous les postes de travail.

7. Sur la relation du compagnon avec ses outils et les objets, voir A. Guédez, *op. cit.*, 1994, particulièrement le chapitre 4.
8. Cette clôture des machines-outils semble séparer l'espace où la figure de l'artisan-compagnon est présente, des deux autres espaces respectifs. Il ne peut s'agir d'un espace où l'on maintient artificiellement cette figure, à l'instar d'une « réserve ». Car on verra plus loin qu'il n'y a rien d'artificiel ou d'anachronique dans cette figure.
9. A. Guédez, *op. cit.*, 1994, p. 12 ; 52-54. « L'homme complet » ou « l'homme total » correspond, pour les compagnons, « à l'alliance de l'intelligence et de l'habileté, autrement dit de la main, de l'esprit et du cœur ».
10. Le rangement institué par la direction se présente dans des armoires attribuées à cet effet. Des silhouettes inscrites sur les parois intérieures indiquent la place de l'outil. Généralement les agents suivent ces prescriptions, mais ils n'hésitent pas à s'en détourner s'ils trouvent une solution plus aisée ou adaptée à leurs besoins. Les nouveaux outils ne bénéficient pas ou peu de ces emplacements déterminés. Les agents sont donc amenés à revoir le rangement de leurs outils en fonction des nouveautés.
11. Ceci est particulièrement applicable aux ateliers de l'EMR où, pour une large part, les délais ne sont pas de l'ordre du chef d'équipe. Ce dernier distribue les tâches à effectuer dans un certain laps de temps, mais les agents possèdent une autonomie de décision quant à l'organisation de leur temps de travail. Par exemple, s'ils s'occupent de deux machines sur trois jours, selon les opérations à faire, ils peuvent, soit intervenir sur l'une puis l'autre, soit concomitamment. Si bien que si les délais ne sont pas respectés, la responsabilité est pour beaucoup imputable aux agents (mis à part les cas de complications techniques).
12. A. Guédez, *op. cit.*, 1994, p. 143.
13. La valorisation de l'invention est indirectement renforcée par les divers concours organisés par la SNCF sur le thème de l'innovation. Ils récompensent soit des cheminots fabriquant des objets techniques destinés à améliorer l'efficacité d'une tâche, les conditions de travail, ou bien ceux qui élaborent une adaptation d'objets techniques préexistants.
14. C. Chevandier, *Cheminots en usine. Les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Lyon, PUL, 1993.
15. La remarque est aussi valable pour les voitures. Lors d'une GVG, tout est vérifié de fond en comble, aussi bien les équipements techniques et mécaniques que les équipements intérieurs (sellerie notamment).
16. Certes, il existait jadis ce que l'on pourrait appeler des séries, mais la quantité de machines concernées était beaucoup plus faible. Les ingénieurs apportaient constamment des modifications, si bien que le nombre de types de machines était fort élevé. Aux ateliers de l'EMR de Chambéry, le parc moteur comportait lors de notre passage sept types de locomotives : les BB 7300, BB 7400, BB 25000 (électriques), les BB 67000 et BB 63000 (Diesel), et les Y 8000 et Y 7000 (locotracteurs Diesel).
17. Les essais de fins de visites sont destinés à vérifier si tout fonctionne correctement sur les locomotives, après intervention. Ils sont très réglementés (tout comme les essais avant visite). À titre indicatif, pour les locomotives BB 67000, les tâches génériques consistent à vérifier :
 - le fonctionnement du lancement du moteur des deux cabines de conduites,
 - la puissance du moteur,
 - la qualité des systèmes de freinage,
 - le contrôle des appareils embarqués en cabine.
18. Le bruit à la fois strident et puissant comme un souffle était si important que nous avons dû nous éloigner quelque peu du cœur de la locomotive, ne pouvant soutenir ce vacarme.
19. M. Verret, *La Culture ouvrière*, Saint-Sébastien, ACL, 1988, p. 11.
20. Nous utilisons le terme dans le sens où l'emploie M. Verret, lui-même « paraphrasant » B. Malinowski. M. Verret, *op. cit.*, 1988, p. 22.

21. Pour M. Verret, l'ouvrier est trois fois dépouillé et c'est le seul travailleur manuel dans cette situation : il a sa tête chez le savant, l'ingénieur, et dans la machine. M. Verret, *op. cit.*, 1988, p. 22. Il souligne aussi plus loin que les savoirs ouvriers ne sont pas destinés à être archivés, si ce n'est dans les objets techniques et par l'intervention d'autres personnes. *Ibid.*, p. 25-26.
22. Y. Chalas, « L'ignorance dans la vie quotidienne : la volonté de non-savoir », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 89, 1990, p. 313-338.
23. Nous avons noté deux exceptions à cette tendance générale. D'une part, la lampe de poche que quasiment tous les agents chargés des visites ou de la maintenance électrique portent sur eux. D'autre part, certains cheminots disposent d'une clé « de douze » coudée, à l'emplacement de la boutonnière de leur veste du bleu de travail.
24. C. Chevandier, *op. cit.*, 1993.
25. Les TEN sont de plus en plus nombreux dans les ateliers à en croire les plus anciens agents présents. Comme le montre Y. Lucas pour le cas de l'aéronautique, une forte partie de cette population est issue des rangs ouvriers et même se considère encore comme ouvrière. Y. Lucas, « Des identités ouvrières aux identités techniciennes » in J. Deniot et C. Dutheil, *Métamorphoses ouvrières*, tome 1, Paris, L'Harmattan, 1995, p. 355-360.
26. M. Verret, *op. cit.*, 1988, p. 23 et sq.
27. Les vérins sont disposés par paire de chaque côté de la caisse et montent en même temps. Le cheminot appuie sur des boutons de mise en marche et d'interruption disposés sur une armoire de commande. Selon les dires d'un agent, de temps à autre, un quatrième vérin restait bloqué, ce qui ne les empêchait pas, malgré tout, d'élever la caisse.
28. Au bout de cette période, deux agents décidèrent de « secouer » l'armoire de commande. C'est ainsi qu'ils découvrirent la panne. L'image de l'ouvrier avait alors repris le dessus (connaissance par le corps). Il faut remarquer que leur réaction se fit attendre, car une telle intervention nécessitait une rupture assez importante du processus de production, alors que la continuité de celui-ci est une thématique majeure de l'opérateur. L'action de « secouer » l'armoire de commande introduit cette rupture.
29. Y. Schwartz ; D. Faïta, *L'Homme producteur. Autour des mutations du travail et des savoirs*, Paris, Éditions Sociales/Messidor, 1985, p. 45.
30. Cela n'interdit pas la connaissance des mécanismes, que la plupart des anciens cheminots possèdent, mais elle se rattache bien plus à la figure de l'ouvrier, voire à celle de l'artisan-compagnon. disposés sur une armoire de commande. Selon les dires d'un agent, de temps à autre, un quatrième vérin restait bloqué, ce qui ne les empêchait pas, malgré tout, d'élever la caisse.
31. Des recherches contemporaines en sociologie du travail ont d'ailleurs montré combien cette référence à l'artisan pouvait resurgir, même dans les industries de pointe. K. Okuda, « L'ouvrier qualifié à l'ère de la mécatronique : bricoleur et artisan », *Sociologie du travail*, n° 1, 1991, p. 149-161.

RÉSUMÉS

Étayé par les acquis d'une thèse de sociologie portant sur l'imaginaire professionnel des personnels cheminot des ateliers de Chambéry, l'article aborde successivement trois grandes figures de travailleurs qui ont émergé de l'enquête et qui, loin de s'opposer, sont reliées en un

ensemble stable par des logiques « d'accumulation de connaissances » ou de « sédimentation des savoirs ».

La figure de l'artisan-compagnon se caractérise par son engagement direct et manuel, son autonomie, sa maîtrise des objets et des dispositifs techniques. Sa pratique corporelle est marquée par une économie qui est d'abord celle des gestes, associés à des outils soumis à une appropriation soigneuse. Une rhétorique du « bon travail » autorise son évaluation, différente de celles de l'activité de production mais témoignant bien d'une maîtrise de cette dernière : finir, et « dans les temps », produire en « redonnant vie », en « remettant à neuf ».

L'ouvrier, deuxième figure observée, apparaît d'abord dans une forme de dévalorisation physique, de soumission corporelle, à l'objet ou à l'incertitude. Mais cette soumission (de même que la souffrance) est aussi source de connaissance dans le cadre d'une recherche de l'efficacité qui exige la performance des outils et des objets pour produire plus et plus vite.

La figure plus récente et minoritaire de l'opérateur achève ce panorama de terrain, marquée par l'effacement du conflit voire de l'interaction forte avec les outils, la production laissant place pour l'essentiel à son contrôle et au maintien de sa continuité. Au désengagement du corps, à la réduction du rôle de la force dans le travail (grâce à la technique dans le processus de production), répondent un investissement mental et une souffrance d'un autre type, le stress.

En conclusion, l'article interroge la coexistence de ces figures au sein d'un environnement de travail en s'opposant notamment aux stéréotypes historiques et en insistant sur l'enjeu de la constitution progressive des savoirs individuels et collectifs.

Based on a thesis of Sociology dealing with the professional railwaymen's imagination in the workshops of Chambéry, the article discusses successively three main types that have emerged from the investigation and that, far from opposing, are linked in a stable set by logics of "accumulation of knowledge" or "sedimentation of wisdom".

The type of the craftsman-companion is characterized by its direct and manual commitment, its autonomy and his mastery of the objects and technical devices. His body practice is marked by an economy related first to gestures, associated with tools submitted to a careful appropriation. A rhetoric of the "good work" allows an evaluation of work different from that of production but showing a mastery of the latter: finish and "on time"; produce by "regiving life", by "refurbishing".

The worker, second observed type, first appears in a form of physical worthlessness, body submission, to objects or uncertainty. But this submission (as well as suffering) is also source of knowledge as part of a research of efficiency, which requires the performance of tools and objects to produce more and more quickly.

The operator, a more recent and minority type, completes this panorama of terrain. Marked by the fading of the conflict or even the strong interaction with tools, production is being essentially replaced by its control and the maintenance of its continuity. The body disengagement, the reduction of the role of strenght in work (thanks to technology in the production process), responds to a mental investment and to a suffering to another type, stress.

In conclusion, the author questions the coexistence of these types within work environment, opposing especially to historical stereotypes which are usually attached to them and focusing on the issue of the progressive constitution of individual and collective knowledge.

INDEX

Mots-clés : atelier, identité collective, organisation du travail, cheminot, représentation

Keywords : collective identity, organization of labor, railwayman, workshop

Thèmes : Histoire sociale

Index chronologique : XXe siècle

AUTEUR

PHILIPPE CHARRIER

Sociologue, chargé de cours à l'université Jean Monnet (Saint-Etienne), chercheur associé au C.R.S.P.C. (université Pierre Mendès-France – Grenoble II)